



MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI CARLOFORTE

ORDINANZA N°. 21/97

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Carloforte sottoscritto:

RILEVATA: l'esigenza di disciplinare l'uso dello specchio acqueo e delle banchine di ormeggio del porto commerciale presso cui si effettua il trasporto di persone, veicoli e cose per i collegamenti tra l'isola e la terraferma;

AVENDO CONSTATATO: la necessità di disporre di uno specifico provvedimento teso a conseguire un ordinato e sicuro svolgimento dell'attività di collegamento con la terraferma, sia in relazione ai rilevanti interessi che gravitano intorno a tali problematiche, sia ai fini della tutela dell'ordine e la sicurezza pubblica, in considerazione della limitatezza degli spazi disponibili;

CONSIDERATO: inoltre che l'adozione del provvedimento di cui sopra si rende necessario per le numerose richieste di accosti rivolte a questa Autorità Marittima, a fronte della citata limitata disponibilità di spazi portuali;

RITENUTA: dunque la necessità di programmare, a salvaguardia della sicurezza, la frequenza degli accosti in modo che fra di essi intercorra, per ogni arrivo e/o partenza, un periodo di tempo minimo, nonché di fissare un tempo massimo per la sosta inoperosa in banchina, spirato il quale l'unità che sosta dovrà spostarsi o presso un ormeggio diradato, se disponibile, ovvero in rada, al fine di evitare l'intralcio alla manovra di altre navi e mantenere sempre un adeguato livello di sicurezza nelle operazioni di entrata/uscita e ormeggio/disormeggio;

VISTI: gli artt. 17, 30, 62, 81, 409 e 1174 del Codice della Navigazione nonché gli artt. 59, 62, 63 e 69 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione;

ORDINA

Art.1.

Le domande di accosto relative al servizio di navi traghetto ed unità veloci che effettuano collegamenti marittimi per il trasporto di passeggeri, merci, cose e veicoli da e per Carloforte, devono

pervenire all'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte entro il 31 Ottobre di ogni anno antecedente a quello dell'effettiva esecuzione degli accosti.

Istanze che dovessero pervenire fuori dei termini sopra indicati non saranno prese in considerazione, salvo che questa Autorità Marittima non rilevi motivazioni e giustificazioni tali da consentirne la valutazione e sempre che esista la possibilità di accogliere tali nuove istanze a fronte dell'esistenza di orari consolidati, e non venendosi a creare insolubili condizioni di congestione portuale.

Le domande di accosto, distinte per ogni unità, dovranno contenere le seguenti indicazioni minime:

- a) porto di provenienza;
- b) orario di arrivo, sia per il periodo invernale che per quello estivo;
- c) orario di partenza, sia per il periodo invernale che per quello estivo;
- d) destinazione ed ora di arrivo, sia per il periodo invernale che per quello estivo;
- e) tempi di sosta inoperosa previsti nel porto di Carloforte e tempi di sosta inoperosa eventualmente previsti nel porto di destinazione.

Le domande dovranno essere, inoltre, corredate della sottoelencata documentazione:

- 1) relazione illustrativa sul pubblico interesse che si intende realizzare;
- 2) programma e durata dell'attività che il richiedente intende effettuare, con indicazione degli itinerari, degli orari e delle tariffe che si intendono praticare su ogni relazione di traffico;
- 3) relazione contenente notizie in merito ai mezzi nautici che si intende impiegare, sulle varie tratte, con particolare riguardo alle caratteristiche tecniche degli stessi ed alla loro capacità di trasporto, sia per il periodo invernale che per quello estivo;
- 4) ogni altra documentazione ritenuta utile allo scopo (pareri di Civili Amministrazioni, interessi di Comitati di Cittadini o di particolari Categorie di Utenti, ecc.).

Per ogni singola unità che si intende utilizzare dovranno essere altresì indicati:

- anno di costruzione;
- classificazione ed abilitazione alla navigazione risultante dal pertinente Certificato di Sicurezza in possesso dell'unità ed in corso di validità.

Resta inteso che la/le unità indicate nell'istanza dovranno risultare di proprietà ovvero armate o noleggiate dalla Società richiedente.

A tale scopo dovranno essere allegati alla domanda copia dell'Atto di Nazionalità, della Dichiarazione di Armatore o contratto di noleggio o comodato, o altro titolo di godimento corrispondente alle norme vigenti.

Art.2.

L'Autorità Marittima provvede all'esame delle domande di accosto nel quadro delle compatibilità previste da un Piano Annuale degli Accosti, da redigere sulla base dei programmi presentati a corredo delle domande stesse, tenendo conto delle diverse direttrici di traffico, della necessità di assicurare su ogni direttrice la capacità di trasporto minima indispensabile, nonché della disponibilità degli spazi portuali.

Nella redazione del Piano è accordata priorità alle unità adibite alle linee gestite da Società che esercitano Servizio Pubblico, ovvero di Pubblico Interesse ai sensi della Legge 169/1975 e della Legge 856/1986.

Art.3.

L'assegnazione degli accosti non attribuiti alle unità di cui al precedente Art.2, secondo comma, viene accordata, in ordine di importanza, tenendo conto delle garanzie offerte dal richiedente per capacità tecniche, operative e finanziarie, nonché per la continuità del servizio in relazione sia all'attività precedentemente svolta nel settore che all'assenza, nel corso della passata attività, di interruzione del servizio, sospensioni, intervento di provvedimenti giudiziari a sfavore, ecc., ed, inoltre, in relazione alle esigenze e capacità del porto in materia di sicurezza e congestionamento portuale, non potendosi assegnare accosti in orari già assegnati, o eccessivamente prossimi ad orari già assegnati in modo consolidato ad altri armatori.

Art.4.

Qualora siano presentate domande in concorso tra loro perchè riguardanti una medesima fascia oraria, causando così una eventuale congestione portuale, il Comandante del Porto dopo aver tentato di rimuovere tale incompatibilità preferirà il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua esecuzione del servizio o che abbia già svolto in modo consolidato il servizio stesso.

A tal fine il Comandante del Porto avrà riguardo sia a quanto stabilito nei precedenti Artt.1, 2 e 3 sia al numero complessivo degli accosti in relazione alla durata del servizio richiesto (accosti annuali, stagionali e per periodi inferiori), nonché alla regolarità del servizio offerto (collegamenti quotidiani, infrasettimanali, feriali e festivi, ecc.). Si terrà inoltre conto delle caratteristiche tecniche del mezzo (vetustà, dimensioni, eventuali ammodernamenti e sicurezza specifica dell'unità, livello di classificazione ottenuto, ecc.). Laddove, esauriti tali criteri, non si sia potuto preferire un soggetto, si procederà, previo sorteggio, ad assegnare gli accosti per cui vi sia concorrenza in giorni susseguenti ed a ciascuno dei richiedenti, in modo da garantire per tutti la possibilità di ormeggio al medesimo orario.

Art.5.

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte, acquisite le domande, provvederà alla valutazione delle stesse ed a richiedere il parere e l'eventuale nulla osta delle Autorità Marittime di destinazione.

Non potranno essere concesse le corse per le quali non ci sia possibilità di attracco nel porto di destinazione, o per le quali sia stato espresso parere sfavorevole dalla relativa Autorità Marittima.

Ultimata favorevolmente l'istruttoria, verrà rilasciata, dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte, apposita Autorizzazione, che avrà durata annuale o inferiore, a seconda del periodo richiesto.

Art.6.

L'assegnazione di ogni singolo accosto è revocabile dall'Autorità Marittima per sopravvenute eventuali esigenze di interesse ed ordine pubblico, nonché nei casi di non effettuazione degli accosti senza che non siano state presentate valide e documentate giustificazioni. A tale ultimo riguardo saranno revocate le autorizzazioni concesse per accosti non effettuati o ritardati per più di tre volte.

Art.7.

4
Ad eccezione degli orari e delle corse attribuite alla "SA.RE.MAR." di navigazione S.p.A., per cui è competente il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, qualsiasi variazione di orario o sospensione di corsa potrà avvenire soltanto a seguito di nulla osta dell'Autorità Marittima, previa presentazione, da parte dell'armatore, di apposita istanza, da avanzarsi almeno 48 ore prima, in bollo e contenente tutti gli elementi giustificativi della variazione, nonchè gli intendimenti e i tempi di ripristino degli orari e delle corse.

Alla "SA.RE.MAR." S.p.A. è comunque fatto obbligo di segnalare a questa Autorità Marittima, con congruo anticipo, eventuali variazioni o sospensioni, nonchè provvedimenti presi per far fronte all'eventuale disservizio ed i tempi di eliminazione dello stesso.

In caso di variazioni di orario o sospensione di corse, è fatto obbligo a tutte le Società interessate di darne adeguata e tempestiva informativa alle utenze, mediante affissione di avvisi presso le biglietterie, nonchè a questa Autorità Marittima, a mezzo fax.

Art.8.

Eventuali richieste per l'effettuazione di corse straordinarie potranno essere valutate solo se le stesse saranno ritenute indispensabili dall'Autorità Marittima, che si esprimerà favorevolmente qualora ne ravvisi il pubblico interesse o per ragioni di ordine pubblico.

In tal caso, alla Società richiedente sarà assegnata la corsa nell'ora ritenuta più opportuna dall'Autorità Marittima.

Art.9.

Per quelle Società che richiedono corse straordinarie per l'impiego di unità sotto contratto "Charter", le richieste dovranno pervenire all'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte con almeno 48 ore di anticipo e dovranno essere corredate di idonea documentazione che attesti il noleggio delle unità per le corse straordinarie che si intendono realizzare.

L'Autorità Marittima valuterà le richieste e si esprimerà su di esse, anche sulla base dei criteri di opportunità, necessità e sicurezza di cui ai precedenti articoli.

Art.10.

Analoga procedura di cui al precedente articolo dovrà essere eseguita per gruppi organizzati e per le richieste che pervengono a mezzo agenzia di viaggio, che dovrà sempre rivolgersi ad una Società di Armamento per interessare al riguardo questo Ufficio.

Art.11.

Gli accosti saranno programmati in modo che fra gli stessi intercorra, per ogni arrivo e partenza, un tempo di almeno 10 minuti per i traghetti e 5 minuti per unità veloci.

Art.12.

Le navi che sostano in porto inoperosamente per un tempo superiore ai 50 minuti, dovranno spostarsi o presso un ormeggio diradato se disponibile, ovvero in rada, al fine di evitare l'intralcio alla manovra delle altre unità in arrivo/partenza, ed al fine di mantenere sempre un adeguato livello di sicurezza nelle operazioni di entrata/uscita ed ormeggio/disormeggio.

A tal fine, le unità inoperose, qualunque sia l'intervallo di tempo, dovranno immediatamente attenersi, in ogni modo, all'eventuale ordine, anche verbale o a mezzo VHF, dato dall'Autorità Marittima tramite il proprio personale di servizio in banchina, di lasciare l'ormeggio e di recarsi in rada. A tal fine dovrà sempre essere disponibile, presso l'unità e presso questa Autorità Marittima, il recapito telefonico dei membri dell'equipaggio che, a chiamata, dovranno immediatamente recarsi a bordo.

Eventuali soste serali di più unità presso questo porto non dovranno assolutamente causare intralcio alla operatività ed alla sicurezza del porto stesso. A tale scopo, eventualmente a turno o, se necessario, tutte indistintamente, le unità dovranno lasciare liberi gli ormeggi fino all'ultimo arrivo/partenza serale e solo allora potranno ormeggiarsi per la sosta serale.

Analogamente, al mattino, nel caso in cui le navi in sosta serale non abbiano già iniziato le corse, quelle ancora presenti in banchina lasceranno senz'altro libero l'ormeggio prima che si verifichi il primo arrivo di navi traghetto in servizio.

Art.13.

I posti di ormeggio assegnati non hanno carattere stabile e definitivo e possono essere variati dall'Autorità Marittima in qualsiasi momento, secondo l'esigenza del traffico portuale.

In caso di necessità l'Autorità Marittima può ordinare il cambio di ormeggio anche ad altre banchine portuali.

Art.14.

In caso di cattivo tempo i Comandanti delle navi ormeggiate in porto devono rinforzare gli ormeggi ed adottare tutte le precauzioni necessarie atte ad evitare danni ad altre navi o alle opere portuali.

Art.15.

Le navi che mantengono i mezzi di accesso appoggiati alle banchine devono curarne la sorveglianza a mezzo di personale di bordo e tenerli convenientemente illuminati durante la notte

Art.16.

Le navi autorizzate a restare all'ormeggio per sosta notturna devono illuminare convenientemente i propri ponti, l'estremità prodiera o poppiera e la catena dell'ancora, al fine di prevenire ed evitare qualsiasi danno o intralcio alla manovra di altre unità.

Art.17.

L'unità che non possa iniziare il viaggio in orario per causa di forza maggiore, è tenuta a lasciare libero l'ormeggio occupato nel caso in cui quest'ultimo sia destinato ad unità di prossimo arrivo, e comunque nel caso di intralcio all'ormeggio di altre unità.

Le navi in arrivo che siano in ritardo sull'orario previsto, dovranno dirigere per il posto di ormeggio soltanto dopo che abbiano ultimato la manovra le navi in orario sul proprio percorso, e dopo aver contattato l'Ufficio Circondariale Marittimo di Carloforte via VHF per riceverne le relative disposizioni.

Art.18.

E' fatto obbligo ai Comandanti di tutte le unità, prima di entrare o uscire dal porto, di contattare tramite apparato radio VHF (can.16, poi ch.8) il personale militare di servizio in porto, munito di apparato radio portatile o, se del caso, direttamente l'Ufficio Circondariale sullo stesso canale.

Tale obbligo si applica anche alle unità da pesca che rientrano in porto dalla giornata lavorativa o che si spostino in ambito portuale per fare rifornimento di combustibile o altro motivo.

Art.19.

Le unità in entrata in porto devono dare la precedenza a quelle in uscita.

Saranno in ogni modo sempre evitate le manovre contemporanee, salvo eventuale esplicita autorizzazione dell'Autorità Marittima.

L'entrata e l'uscita dal porto devono avvenire alla minima velocità idonea a manovrare e comunque mai a più di tre nodi, salvo eventuale nulla osta dell'Autorità Marittima per manovre di natura particolare dovute ad eventuali condimeteo avverse o ad altre eventuali circostanze.

Art.20.

Alle navi traghetto destinate al trasporto carburante potrà concedersi l'accosto e l'espletamento delle operazioni di sbarco/imbarco soltanto durante l'intervallo tra arrivi e partenze di traghetti passeggeri, su apposito nulla osta via radio concesso dall'Autorità Marittima e fermo restando il possesso di tutte le altre autorizzazioni previste.

Art.21.

Particolare cura, nel rispetto della normativa in materia di prevenzione degli abbordi in mare ed, in generale, della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, deve essere posta da parte del Comandante di ogni unità in arrivo o in partenza da Carloforte, in caso di scarsa visibilità. In tal caso dovranno rigorosamente osservarsi, in particolare, le disposizioni relative alla velocità di sicurezza, al rinforzo del servizio di vedetta, all'uso dei segnali acustici, all'oculata interpretazione del radar, allo scambio di notizie ed informazioni a mezzo apparato radio VHF.

Art.22.

ipote potranno essere vendute negli ultimi minuti precedenti la partenza, qualora siano rimaste sino a quel momento invendute.

Art.28.

E' fatto divieto di vendere biglietti di passaggio sulle calate, sui moli e nei veicoli in sosta.

Art.29.

Presso gli sportelli delle biglietterie vi devono essere, bene in vista, dei cartelli indicanti:

- gli orari delle linee autorizzate;
- il tipo di unità previsto per ogni singolo orario (nave traghetto o mezzo veloce);
- la destinazione;
- le tariffe.

Art.30.

Per le Società che non fossero munite di biglietterie tali indicazioni dovranno essere riportate su apposite tabelle, bene in vista sulle unità in partenza.

Art.31.

E' fatto rigoroso divieto agli esercenti ed a chiunque altra persona di svolgere opera di propaganda, verbale o con volantini o con qualsiasi altro mezzo, nella zona limitrofa ai posti di ormeggio delle unità, per indurre i passeggeri con o senza auto al seguito, a preferire l'imbarco su navi di determinate Società o Armatori.

Art.32.

Gli esercenti le linee di navigazione da e per Carloforte devono fornire all'Autorità Marittima l'elenco del personale dipendente a terra, avendo cura altresì di comunicare tempestivamente le eventuali varianti.

Art.33.

Oltre alle disposizioni dettate con la presente Ordinanza, si osserveranno rigorosamente, nel porto di Carloforte, le ulteriori e più dettagliate disposizioni, relative all'osservanza di norme inerenti le condizioni di navigabilità e di stivaggio, contenute in apposita Ordinanza di questa Autorità Marittima.

Art.34.

I Comandanti delle unità che effettuano i collegamenti da e per Carloforte, devono permettere l'imbarco dei passeggeri attraverso apposite passerelle cui deve essere preposto proprio personale di fiducia allo scopo di controllare il flusso dei passeggeri e permettere che non sia superato il numero massimo consentito previsto dall'apposita certificazione rilasciata dall'Autorità Marittima.

Dovrà altresì essere regolarizzato l'imbarco degli autoveicoli nei limiti consentiti previsti dalla relativa certificazione di cui è in possesso la nave.

Quanto sopra anche con riguardo alla disposizione di cui all'art.409 del Codice della Navigazione.

Art.23.

Allo scopo di facilitare i controlli da parte del personale preposto, a bordo di ogni unità deve essere sistemata, ben visibile in prossimità del punto di imbarco, una tabella metallica o in legno, in cui deve essere trascritto (a pittura) il numero massimo dei passeggeri che l'unità è autorizzata a trasportare sia d'estate sia d'inverno, ed il tonnellaggio massimo consentito degli autoveicoli trasportabili.

Art.24.

Quando il numero massimo dei passeggeri e/o di automezzi imbarcabili è stato raggiunto, il Comandante dell'unità deve disporre senz'altro la partenza, scostando dalla banchina ed iniziando il viaggio anche se in anticipo sull'orario, sempre che ciò non ostacoli la manovra di altre unità in regola con i propri orari, e comunque attenendosi poi, con opportuna regolazione della velocità, agli orari previsti nel porto di destinazione.

Art.25.

Le navi traghetto in partenza devono avere i portelloni di carico completamente chiusi prima di iniziare la manovra; quelle in arrivo non dovranno abbassare i portelloni prima di aver ultimato completamente la manovra di attracco.

Art.26.

E' fatto obbligo di rispettare rigorosamente gli orari prefissati.

Per il rigoroso rispetto degli orari di partenza la vendita dei biglietti di passaggio deve essere sospesa con opportuno anticipo in modo che i passeggeri siano in condizione di prendere agevolmente imbarco.

Art.27.

Le biglietterie non devono vendere i biglietti di passaggio in numero superiore a quello dei passeggeri e degli automezzi che le singole unità sono autorizzate a trasportare. Sulla polizza di imbarco degli automezzi deve essere chiaramente indicato il viaggio (nave ed orario) con il quale l'automezzo deve partire. In caso di previsto scalo in più porti, la vendita dei biglietti dovrà avvenire riservando opportune quote sia di posti passeggeri sia di posti per veicoli, per ognuno dei porti da scalare. Tali

E' fatto-obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, che entra in vigore a far data dal 27 OTTOBRE 1997 ed in pari data abroga ogni altra precedente Ordinanza in contrasto o incompatibile con essa.

Art.35.

I contravventori alla presente Ordinanza saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca altro o più grave reato, a norma degli artt.1174 e/o 1231 del Codice della Navigazione.

Carloforte, li 20 OTTOBRE 1997.



IL CAPO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO
T.V. (CP) GIUSEPPE AZZARETTO

Giuseppe Azzaretto